

DRE Languedoc-Roussillon

Diagnostic de synthèse « infrastructures de transport et territoires » dans l'axe vallée du Rhône-Languedoc-Roussillon

Phase 3 : synthèse des enjeux territoriaux et scénarii

17 octobre 2002



3 AVENUE DE CASTELNAU
Jardin des Rosiers
34090 Montpellier - FRANCE
Tél : int + 33 (0) 467 022 902
Fax : int + 33 (0) 467 795 676

avec la collaboration de



Sommaire

PRÉAMBULE.....	3
Rappel des objectifs et du déroulement de la mission	3
Note sur le rendu de la phase 3 (présent document).....	4
1. COULOIR LANGUEDOC-ROUSSILLON.....	7
1.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015	7
1.2. Les scénarios possibles pour 2030	10
2. PIÉMONT OUEST.....	14
2.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015	14
2.2. les scénarios possibles pour 2030	17
3. MOYENNE VALLÉE DU RHÔNE.....	19
3.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015	19
3.2. Les scénarios possibles à l'horizon 2030	21
4. GRAND AVIGNON.....	23
4.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015	23
4.2. Les scénarios possibles à l'horizon 2030	25
5. AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE ET TOULON.....	26
5.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015	26
5.2. Les scénarios possibles à l'horizon 2030	28
6. PRÉ-ALPES DU SUD.....	29
6.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015	29
6.2. Les scénarios possibles à l'horizon 2030	31

Préambule

Rappel des objectifs et du déroulement de la mission

Les objectifs

L'étude sur l'axe constitué de la vallée du Rhône et des plaines du Languedoc-Roussillon s'inscrit dans la continuité du schéma de services collectifs de transports en France et dans les trois régions concernées par l'étude en question : Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

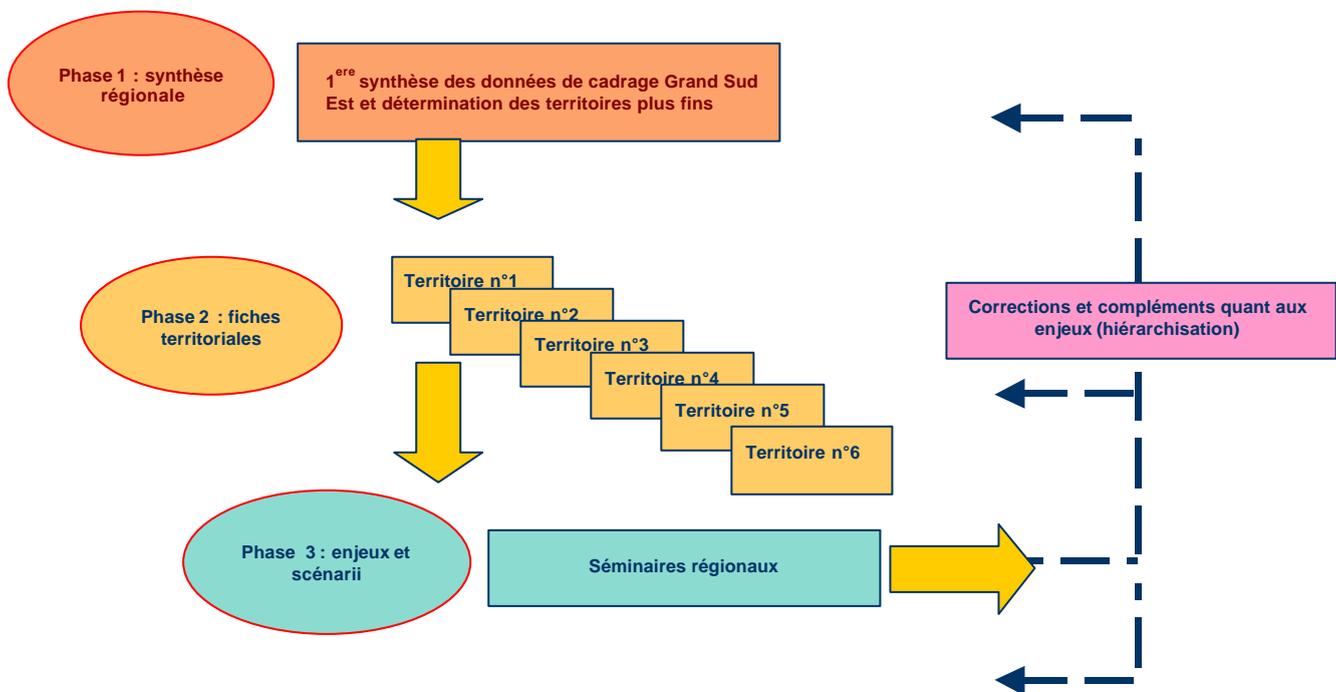
Deux objectifs opérationnels avaient été définis :

- proposer une synthèse globale des enjeux transport et aménagement du territoire sur l'aire d'étude,
- disposer de documents synthétiques et objectifs pour chaque grande entité agglomérée de l'aire d'étude, mettant en exergue la situation actuelle et future et les enjeux territoriaux en lien avec les infrastructures de transport.

Les phases et la méthode

Pour ce faire, la mission s'est déroulée en trois phases :

- Phase 1 : synthèse générale de l'état des lieux (approche régionale)
- Phase 2 : fiches territoriales présentant les grands enjeux pour 6 grandes entités,
- Phase 3 : synthèse des séminaires et esquisse de scénarii pour ces 6 mêmes entités.



Le pilotage de l'étude

L'étude a été suivie par un Comité de Pilotage conduit par la DRE du Languedoc-Roussillon et composée des DRE de la région Provence Alpes Côte d'Azur, Rhône-Alpes, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, de la DIREN PACA représentant les DIREN Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes.

L'étude a été menée en 4 mois et le Comité de Pilotage s'est réuni à trois reprises : les 10 juin, 10 juillet et 14 octobre 2002.

Note sur le rendu de la phase 3 (présent document)

Les séminaires

Trois séminaires régionaux se sont déroulés les 17 et 18 septembre 2002 sur la base des enjeux soulevés dans la rédaction des fiches territoriales réalisées en phase 2.

L'objectif était de recueillir le dire d'expert des DDE et DRE sur les enjeux de leur territoire au regard de 4 situations¹ :

1. **Horizon 2010/2015** : dans un premier temps, on valorise au mieux l'intermodalité pour des transferts maximaux. En matière ferroviaire il y a la LGV Nîmes-Montpellier et la LGV Perpignan-frontière espagnole avec les aménagements de la ligne actuelle entre ces deux tronçons, plus le chantier de transport combiné de Perpignan. De même, le contournement ferroviaire de Lyon et les améliorations concernant les infrastructures ferroviaires sur la rive droite du Rhône permettent l'amélioration de l'offre ferroviaire (type autoroute ferroviaire ...). En matière routière, l'A75 est réalisée, faisant disparaître certains points noirs par des aménagements importants (viaduc de Millau). Les autres mesures doivent être mises en place : transport fluvial, fluvio-maritime, cabotage, TER, tarification, gestion de trafic, interfaces...
2. **Horizon 2030** : dans un second temps, on envisage 3 scénarii (notamment 2 cas où le plan d'actions prévus pour 2015 ne suffirait pas) :
 - Scénario 1 : *statu quo* (pas de nouvelles infrastructures et gestion de la multimodalité sous toutes ses formes) ;
 - Scénario 2 : un itinéraire de piémont (de type autoroutier, entre la vallée du Rhône et la Plaine Narbonnaise, dit A79) ;
 - Scénario 3 : des aménagements et doublement sur place des autoroutes actuelles (A7 et A9) en fonction des opportunités locales.

La synthèse des enjeux à 2010/2015 et les scénarii à 2030²

L'objet du présent document est de proposer une synthèse des discussions qui ont pu se dérouler les 17 et 18 septembre 2002. Dans la mesure du possible, plusieurs types d'enjeux impliquant les infrastructures de transport ont été abordés lors des discussions (avec plus ou moins de précisions) :

¹ La démarche se fonde sur les schémas de services collectifs de transport (SSCT) qui définissent un double phasage pour traiter la problématique de saturation de la vallée du Rhône et du couloir languedocien

² Dans la mesure du possible, le présent document prend en compte les remarques formulées postérieurement aux séminaires et en particulier celles de Sindie Jarnet et Marc Demulsant (DDE 07), Christian Maisonnier et Michel Delaygue (DRE Rhône-Alpes), Guy Simon (DDE 84), Jean-François Ballet (DDE 38), Jean-Louis Villeneuve (DDE 34) ainsi que celles formulées à l'occasion des dernières réunions avec la DRE Languedoc Roussillon (Nello Chauvetière et Chantal Marc) et du Comité de Pilotage du 14 octobre 2002.

- l'étalement urbain, l'occupation et les inter-relations territoriales ;
- l'économie et le tourisme des territoires ,
- les enjeux agricoles (maraîchage, viticulture, élevage...), ruraux et des espaces naturels (littoraux ou intérieurs).

Le présent document comporte 6 chapitres, un par territoire :

- le couloir Languedoc-Roussillon ;
- le Piémont Ouest (du Massif Central);
- la moyenne vallée du Rhône (entre Valence et Montélimar) ;
- le Grand Avignon ;
- l'aire métropolitaine marseillaise et Toulon ;
- les pré-Alpes du Sud (Gap-Sisteron).

La cartographie des enjeux.

L'élaboration des cartes

Plusieurs étapes ont été nécessaires pour la production des cartes de synthèse des enjeux 2010/2015 qui sont présentées dans ce document :

- une première transcription des enjeux formulés par les documents stratégiques de l'Etat : Schéma de Services Collectifs Transport-SSCT, Contrats de Plan Etat-Région-CPER, Directives Territoriales d'Aménagement-DTA (adoptées), Schéma Régional d'Aménagement et de Développement des Territoires-SRADT... Ces travaux ont été effectués en août 2002 ;
- un enrichissement de ces cartes à l'issue des séminaires organisés en présence des représentants des DDE et des DRE concernées. Ces travaux ont été réalisés en septembre 2002 ;
- des compléments effectués à la suite de 2 réunions techniques en DRE LR. Ces travaux cartographiques ont été réalisés en septembre et octobre 2002 ;
- des compléments et une mise en forme finale réalisée à l'issue du Comité de Pilotage du 14 octobre 2002.

Après un certain nombre d'analyses et d'échanges avec les membres du Comité de Pilotage, le parti pris a été une restitution graphique par sous-territoires (6 au total) afin de mieux mettre en perspective les enjeux qui leurs sont propres, objectif qui aurait été estompé si les cartes avaient été réalisées à l'échelle de l'aire d'étude dans son ensemble (les enjeux économiques des zones périphériques auraient été minorées par l'impact visuel que constituent les enjeux des plaines du Languedoc ou de l'Aire Métropolitaine Marseillaise).

Afin de garder une lecture transversale des territoires et dans la mesure du possible, la légende est commune aux 6 cartes (même si certaines cartes affichent quelques postes de légende supplémentaires).

La lecture des cartes

Sur chaque carte de sous-territoire sont donc reportés trois types d'information :

- les éléments de structure et d'organisation du territoire, qui formalisent en quelque sorte l'état des lieux du territoire en 2000 ;
- les enjeux (« spatiaux » ou « de flux et d'échanges ») qui formalisent les opportunités ou les menaces/faiblesses du territoire pour la période 2000 à 2010/2015 ;
- quelques éléments de repère périphériques (notamment l'axe saturé de la vallée du Rhône-couloir Languedoc-Roussillon et les principales villes).

Carte générale

1. Couloir Languedoc-Roussillon

1.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015

1.1.1. Les infrastructures³

A l'horizon 2010/2015, plusieurs aménagements ont été réalisés :

Les aménagements ferroviaires

- La LGV à écartement européen entre Perpignan et Barcelone,
- le contournement de Nîmes-Montpellier,
- la réalisation du viaduc de Courbessac (entre Nîmes et Alès),
- la restructuration des gares de Nîmes, Montpellier et Perpignan,
- l'amélioration de la ligne Montpellier Perpignan,
- l'amélioration de la ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne,
- le chantier de transport combiné de Sète,
- l'extension du chantier de transport combiné Saint-Charles à Perpignan.

Les aménagements routiers

- le tronçon de l'A75 reliant Clermont-l'Hérault à Béziers est réalisé, ainsi que l'A750 entre Montpellier et Clermont-l'Hérault, et le viaduc de Millau
- l'A9 est doublée au niveau de Montpellier par le projet de contournement sud autoroutier de Montpellier (CSAM),
- la gestion des trafic de l'A7 et de l'A9 est améliorée.

1.1.2. Les enjeux

Les aménagements ferroviaires

La réalisation des nouvelles infrastructures ferroviaires permet une amélioration des conditions de transport de fret et des voyageurs ce qui permet, notamment, de rapprocher Perpignan de ses marchés du Nord de la France et donne une dynamique au transport combiné :

- la meilleure gestion de la multimodalité permet de transférer sur le fer une partie des marchandises transportées sur la route. Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier a permis de libérer des sillons nouveaux et de développer le fret de marchandises.
- la réalisation de la LGV Perpignan-Barcelone a permis de considérablement diminuer les temps de transports avec l'Espagne en faisant disparaître le verrou que constituait le passage des Pyrénées. Le transport de marchandises par voie ferroviaire devient plus concurrentiel. L'extension du chantier de transport combiné de Perpignan conforte cette situation,

³ Pour plus de détails, voir la section « infrastructures » de la fiche territoriale correspondante (phase 2)

- le transport ferroviaire régional de personnes a pu se développer, notamment entre Nîmes et Montpellier et capter une partie des déplacements inter-urbains toujours croissants, mais aussi sur l'ensemble de la ligne d'Avignon à Perpignan,
- l'amélioration des transports collectifs routiers entre les agglomérations et dans les agglomérations a permis de capter également une partie des flux quotidiens de transport.

Cette situation conforte les relations entre les cités du couloir du Roussillon et du Languedoc. Dans une région très dynamique sur le plan démographique, ce chapelet d'unités urbaines devient un véritable réseau de centres économiques, dont le pivot, Montpellier, est conforté dans son rôle de leader. Les meilleures conditions de transport développent le secteur de la logistique de manière considérable.

Les aménagements routiers

L'aménagement de l'A750 et de l'A75 améliore l'attractivité de Clermont-l'Hérault et de Lodève.

- Clermont-l'Hérault, Ganges et le Nord-Ouest de l'agglomération montpelliéraine sont devenus des nouveaux foyers d'accueil de population et délestent Montpellier d'une partie de sa croissance démographique, et par conséquent de pression urbaine ;
- Lodève est devenu plus attractif économiquement du fait de sa meilleure connexion avec Montpellier,

A l'inverse, Bédarieux décline, ou tout au moins voit sa croissance stagner du fait de son éloignement de ces infrastructures tout comme les villes de l'arrière pays gardois. Les déplacements convergent vers Montpellier et le littoral.

Le projet CSAM capte les déplacements de transit de l'ancienne A9 au droit de Montpellier et l'ancien tracé de l'A9, qui est devenu l'A700 devient une rocade de la ville. Cet aménagement a pour effet de faciliter les déplacements venant de l'Ouest et de l'Est de Montpellier.

Les autres rocades de Montpellier sont réalisées ou en cours de réalisation et la RN113 est améliorée.

Carte « Synthèse des enjeux à l'horizon 2010/2015 » (Source : séminaire du 17 septembre)

1.2. Les scénarios possibles pour 2030

1.2.1. Le scénario 1 : le statu quo à l'horizon 2030

Mise à part la RN 113 qui continue d'être aménagée, des améliorations dans l'exploitation de l'A9 et des sillons ferroviaires, aucune autre infrastructure n'est venue compléter l'état du réseau des transports existants en 2010/ 2015.

Les effets bénéfiques de la réalisation des différents aménagements réalisés deviennent moins nets :

- En matière routière, la hausse continue du trafic de fret routier entraîne une saturation de l'A9 au droit de Montpellier et plus généralement entre Nîmes et Narbonne⁴, en dépit de l'aménagement du CSAM, de l'A75 et de la RN 113. En effet, l'A9 garde la fonction d'axe Nord-Sud (Barcelone-Lyon) et Est-Ouest (Barcelone-Marseille). Elle est à la fois un axe de desserte régionale et nationale, supportant différents types de trafic : trafic interurbain, trafic fret, trafic de « passage » (voie d'accès pour l'Espagne et pour les grandes métropoles du nord de l'Europe...)
- En matière ferroviaire, le réseau, avec le contournement de Nîmes et Montpellier, tend vers une amélioration, le large tronçon entre Montpellier et Perpignan étant doublé par la LGV de bout en bout. Le développement du transport combiné, malgré les aménagements des sites de Sète et Perpignan, est freiné par l'encombrement des réseaux. Les produits frais produits en Languedoc et surtout en Roussillon ont un temps d'acheminement plus long vers le Nord Europe, et deviennent moins compétitifs.

Les enjeux :

La maîtrise de l'urbanisation est devenue un enjeu considérable au niveau des villes littorales. L'arrivée massive de nouvelles populations entraîne une concentration de plus en plus forte dans ce que l'on peut appeler la métropole languedocienne (de Nîmes à Sète). En effet, la concentration des infrastructures, et l'amélioration des relations interurbaines sur le littoral entraîne une dichotomie spatiale de plus en plus importante entre ces zones bien desservies et le reste du territoire. Ce constat peut tout de même être relativisé par l'attraction croissante du nord-ouest de Montpellier (Clermont l'Hérault) desservi par l'A750 et l'A75 et par la poursuite de la péri-urbanisation qui pousse un certain nombre de nouveaux migrants à préférer l'arrière-pays à la conurbation littorale qui présente notamment des lacunes en matière de transport et de déplacements et une pression foncière de plus en plus importante. Le développement du grand nord de Montpellier (jusqu'à Ganges) est également favorisé par le réseau des routes départementales 986, 17 et 21.

Au niveau touristique, si le littoral profite de ces infrastructures, celles-ci demeurent insuffisantes par rapport aux besoins et l'arrière-pays souffre de la non-réalisation d'équipements structurants.

On voit ainsi apparaître trois zones distinctes :

- les agglomérations littorales (métropole, villes moyennes et stations balnéaires) qui forment une urbanisation linéaire (sans être continue) traversées par des axes de transit Nord-Sud et Est-Ouest ;

⁴ points de séparation de l'A9 (A54 vers Arles-Marseille et A61 vers Toulouse)

- les petites villes de l'arrière-pays dont certaines bénéficient des aménagements routiers 2010/2015 (Clermont l'Hérault, Lodève) et dont les autres paraissent enclavées ;
- la zone de montagne encore enclavée et moins attractive, dont la population stagne ;

1.2.2. Le scénario 2 : itinéraire de piémont du massif central à l'horizon 2030

Ce scénario se construit autour de l'hypothèse de la construction d'un itinéraire de type autoroutier de Piémont (appelé parfois A79) reliant la vallée du Rhône (à hauteur de Valence) au Languedoc (à hauteur de Narbonne ou Béziers).

Cette infrastructure permet à l'A9 de se spécialiser pour la desserte locale et régionale, d'une part, et les transports et déplacement Est-Ouest (Espagne-Italie, Midi-Pyrénées-PACA), d'autre part, tout en étant délestée d'une partie des trafics nord-sud reportés sur l'itinéraire de Piémont.

En matière de transport :

- les trafics de fret routiers Est-Ouest et Nord-Sud ont un accès plus aisé vers Lyon et vers Marseille du fait de la séparation physique des itinéraires,
- le trafic de passage (Nord de l'Europe-Espagne) n'affecte plus l'A9 sur cette partie de l'itinéraire (couloir languedocien et une partie de la basse vallée du Rhône) ;
- les deux itinéraires autoroutiers fonctionnent en doublon en cas de besoin.

En matière économique :

- le couloir languedocien améliore son attractivité en matière logistique (temps et donc coûts de transport diminués, meilleure utilisation des infrastructures de Sète et de Perpignan...), Narbonne devient un carrefour autoroutier, Béziers également. C'est, le cas échéant, un atout pour un nouveau dynamisme autoroutier,
- le littoral languedocien est plus accessible (également en raison des temps de transport diminués) : la qualité de l'offre touristique s'en trouve bonifiée et l'arrière pays peut bénéficier d'une nouvelle clientèle, notamment pour les zones bien connectées à ces infrastructures : Clermont l'Hérault, Lodève grâce à l'A750 ; Ganges/Le Vigan (A79)...

En matière d'urbanisation :

- L'A79 n'entraîne pas de conséquences majeures sur l'attractivité des zones de Clermont-l'Hérault et de Lodève désenclavées par l'A75 et l'A750. De même, cette infrastructure ne fait qu'accompagner le mouvement « centrifuge » du développement du Grand Nord de Montpellier (secteur du Pic Saint-Loup) et complète ainsi le réseau routier déjà présent. Elle n'amène aucune modification à l'attractivité résidentielle de cette région qui accueille une partie non négligeable de l'accroissement démographique de l'agglomération montpelliéraine.

En matière économique

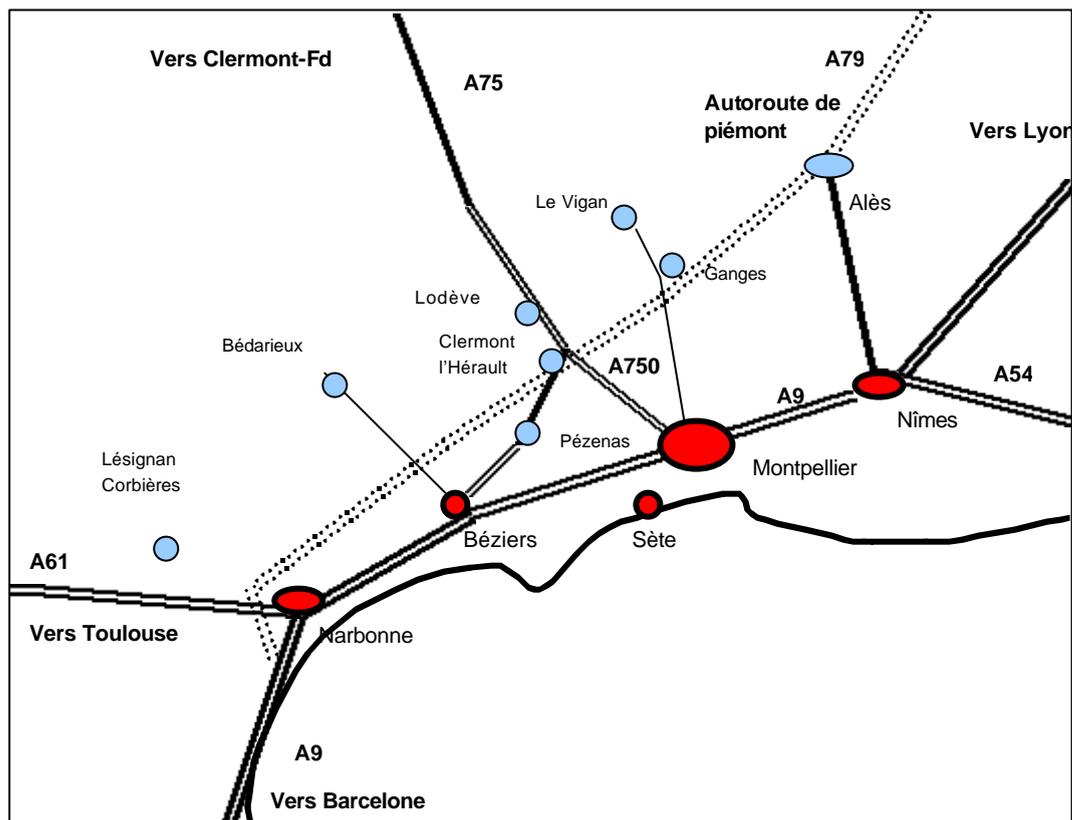
- L'A79 spécifie économiquement les territoires cités ci-dessus. Elle leur confère un rôle économique et plus seulement résidentiel. L'implantation d'entreprises

dans ces zones est facilitée à la fois par la proximité du couloir languedocien et un accès facilité à la vallée du Rhône et Lyon ;

- un itinéraire de piémont permet le développement d'un tourisme d'arrière pays. L'A79 ouvre ainsi un nouveau parcours de découverte de Ganges vers le Parc Naturel Régional du Haut Languedoc.

La plaine languedocienne s'organise donc autour de deux axes parallèles reliés par des barreaux. Cette structure favorise une occupation du territoire selon une logique différente de la tache d'huile :

Scénario 2 : L'organisation du territoire et les grandes infrastructures routières



1.2.3. Le scénario 3 : aménagement sur place de l'autoroute actuelle A9 à l'horizon 2030

Ce scénario prend en compte la seule réalisation d'aménagements sur l'autoroute A9 actuelle.

En matière de transport :

- des aménagements sur l'A9 réalisés dans des conditions difficiles tant l'occupation de l'espace est forte (A9/LGV/N113, vignoble, urbanisation, zones environnementales sensibles...) peuvent permettre le règlement de certains problèmes de congestion du trafic, notamment de part et d'autre de Montpellier. Cependant, malgré ces transformations elle garde la même fonction de desserte « multi-fonctions » (desserte urbaine, régionale, nationale et internationale), ce qui la rend toujours vulnérable à la croissance du trafic.

En matière économique

- l'activité économique n'est pas incitée à se délocaliser. Le développement de la logistique est favorisé par l'absorption d'une partie des trafics routiers mais une réflexion sur la pérennité d'un tel développement sur le long terme est inévitable (quid de la croissance continue du trafic routier sur la pollution, sur l'augmentation des risques liés aux transport de marchandises dangereuses, liés à la densité du trafic... ?)

En matière d'urbanisation :

- la pression urbaine le long du littoral est favorisée par le développement des infrastructures le long du littoral. Les villes du littoral sont de mieux en mieux reliées entre elles ce qui favorise une augmentation des déplacements interurbains via l'autoroute (sans alternative ferroviaire, une partie des migrations interurbaines restent captives de l'autoroute). On aboutit à un territoire urbain, où tout est concentré (démographie, économie, problèmes socio-économiques...) et où le seul développement se fait en tache d'huile.

2. Piémont Ouest

2.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015

2.1.1. Les infrastructures⁵

A l'horizon 2010/2015, plusieurs aménagements ont été réalisés :

Les aménagements ferroviaires

- la réalisation du viaduc de Courbessac (entre Nîmes et Alès),
- la restructuration des gares de Nîmes et Montpellier,
- le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier

Les aménagements routiers

- le tronçon de l'A75 reliant Clermont l'Hérault à Béziers est réalisé, ainsi que l'A750 entre Montpellier et Clermont l'Hérault,
- la RN 106 a été restructuré en 2X2 voies entre Alès et Nîmes (le contournement ouest de Nîmes n'étant pas réalisé),
- améliorations ponctuelles des RN100, 86 et 580.

2.1.2. Les enjeux

Le territoire est composé de deux parties distinctes sur lesquelles les impacts sont différents.

Sur le nord du territoire (Ardèche et bassin alésien), on trouve des villes ou des agglomérations importantes au niveau local avec des poids de population significatifs. (Aubenas, Privas, Alès).

Au niveau des transports, seule Alès profite de la restructuration de la RN106 qui la relie dorénavant à Nîmes et à l'A9, et des aménagements sur la RN102 entre Le Teil et Aubenas ont été réalisés.

Les échanges économiques sont favorisés et Alès peut optimiser ses relations économiques avec Nîmes et Montpellier. De même, au niveau du tourisme, l'accès aux Cévennes est facilité à partir du couloir languedocien. Comme cette région bénéficie, d'une image et d'une offre de qualité, les tourisms de séjour et de visite se développent en drainant une partie non négligeable des concentrations touristiques présentes autour de Nîmes, de la Camargue mais également des stations littorales de la Grande Motte et le Grau du Roi. Toutefois, les relations de cette ville avec la vallée du Rhône et Lyon sont toujours handicapées par l'absence de liaisons directes avec l'A7.

L'Ardèche ne profite pas de la construction de nouvelles infrastructures, mais de l'amélioration supposée des conditions de circulation de l'A7 et des autres infrastructures de communication de la vallée du Rhône, dues à une meilleure gestion de l'intermodalité. En effet, une grande partie des déplacements interurbains et des déplacements touristiques venus du nord de l'Europe du territoire dépendent de ce même couloir de circulation. Le Sud du département en bénéficie puisqu'il dispose d'un potentiel de

⁵ Pour plus de détails, voir la section « infrastructures » de la fiche territoriale correspondante (phase 2)

développement économique lié au tourisme très important avec la présence d'une forte concentration touristique dans les gorges de l'Ardèche et des sites structurants pour l'économie locale comme le site d'habitat préhistorique de la grotte Chauvet dont les prévisions d'affluence annoncent 300 000 visiteurs par an.

Par contre, à l'intérieur du département, et notamment les montagnes d'Ardèche, la situation reste préoccupante du fait de l'enclavement des territoires. L'absence d'infrastructures a accentué le déclin et la faiblesse de l'attractivité du territoire.

Dans la partie sud du piémont, la situation est différente puisque l'A75 et l'A750 (anciennement RN 109) a entraîné un renouveau du secteur de Clermont l'Hérault et de Lodève qui sont maintenant bien reliés à Montpellier. Cette zone connaît, grâce à ces nouvelles infrastructures un dynamisme au niveau de l'urbanisation.

A l'inverse, les autres villes du piémont (Bédarieux, Ganges/Le Vigan), pâtissent de la non réalisation d'un itinéraire de piémont qui pourrait relier ces territoires à la vallée du Rhône et leur ouvrir de nouvelles perspectives économiques.

Carte « Synthèse des enjeux à l'horizon 2010/2015 » (Source : séminaire du 17 septembre)

2.2. les scénarios possibles pour 2030

2.2.1. le scénario 1 : le statu quo à l'horizon 2030

A l'horizon 2030, la non réalisation d'un itinéraire de piémont entraîne un enclavement croissant de l'Ardèche et seules la N102, la N104 et la D104 permettent des relations de la vallée du Rhône vers le reste du territoire. De plus, la croissance attendue des trafics routiers sur l'A7 et la RN7 entraîne une dégradation des relations interurbaines en Ardèche, ces axes constituant un moyen pour relier différentes parties du territoire.

Le bassin alésien peine également à développer ses débouchés économiques de la vallée du Rhône (Lyon) du fait de coûts de déplacement importants.

Enfin, les villes de l'arrière pays du Languedoc qui ne bénéficient d'aucune infrastructure ni d'aménagements nouveaux (Bédarieux, Ganges, Le Vigan) restent enclavées. Leur raccordement aux grands couloirs de communication et d'échanges n'étant pas effectué, leur situation économique reste précaire (reconversion industrielle) ou s'aggrave.

2.2.3. Le scénario 2 : itinéraire de piémont du massif central à l'horizon 2030

Ce scénario se construit autour de l'hypothèse de la construction d'un itinéraire de piémont (A79) reliant la vallée du Rhône à hauteur de Valence au Languedoc à hauteur de Narbonne ou Béziers.

Cette infrastructure permet à l'A9 de se spécialiser pour la desserte locale et régionale, d'une part, et les transports et déplacements Est-Ouest (Espagne-Italie, Midi-Pyrénées-PACA), d'autre part, tout en étant délestée des trafics Nord-Sud reportés en grande partie sur l'itinéraire de Piémont.

De même, elle a une fonction d'aménagement du territoire car elle traverse des territoires jusque là enclavés.

En matière de transport :

- les trafics de fret routiers provenant du couloir languedocien mais également des villes du Piémont (Alès), ont un accès plus aisé vers Lyon et vers Marseille du fait de la séparation physique des itinéraires,

En matière économique :

- l'offre touristique de l'arrière-pays se trouve bonifiée et cette zone peut bénéficier pleinement des lieux de concentration touristique du littoral pour capter une nouvelle clientèle, notamment pour les zones bien connectées à ces infrastructures : Clermont l'Hérault, Lodève grâce à l'A750 ; Ganges/Le Vigan (A79)... Les gorges de l'Ardèche bénéficient également de cet axe puisqu'elles profitent dorénavant de deux accès directs sur Ruoms et Vallon-Pont-d'Arc alors que ces villes n'étaient accessibles auparavant que par des routes étroites et sinueuses.

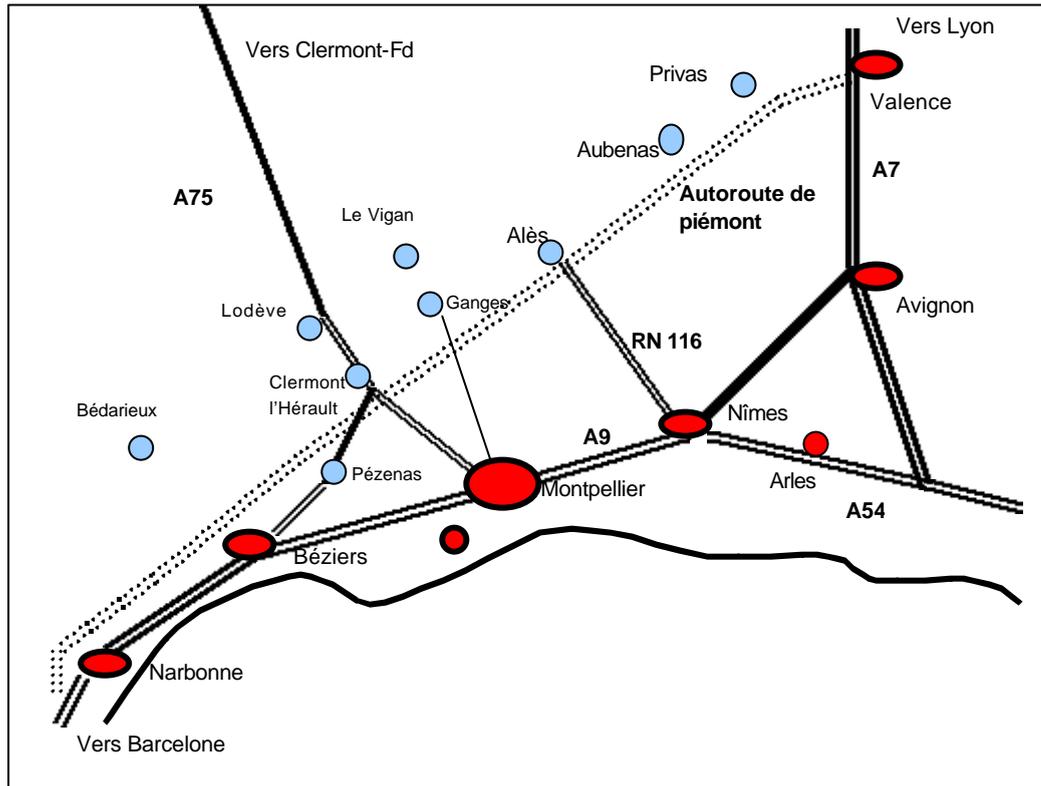
En matière d'urbanisation et d'aménagement du territoire :

- l'arrière pays (Bédarieux, Clermont l'Hérault, Lodève, Ganges Alès, Aubenas Privas...) ainsi désenclavé, accueille une partie de la croissance démographique du Languedoc-Roussillon et de la vallée du Rhône, jusque là concentrée sur

l'axe traditionnel Montpellier-Nîmes-Perpignan-Narbonne et autour de Valence. Ceci amenuise la pression urbaine sur ces agglomérations et organise le territoire autrement ;

- l'amélioration des conditions de circulation autoroutières et routières augmente la « qualité » des territoires de la vallée du Rhône et du couloir du Languedoc (de Valence à Béziers) et celle des territoires de piémont. Elle permet également d'améliorer les transports collectifs routiers de rabattement sur les gares TGV et grandes lignes de la rive gauche du Rhône.

Scénario 2 : L'organisation du territoire et les grandes infrastructures routières



2.2.3. Le scénario 3 : aménagement sur place des autoroutes actuelles A7 et A9 à l'horizon 2030

L'augmentation des capacités de trafic de l'A7 et l'A9 n'offre pas de perspectives nouvelles de développement pour les territoires concernés par cette section. En effet, le problème majeur est l'enclavement de nombreux territoires situés au delà du chapelet de villes moyennes (Privas, Aubenas, Alès, Clermont l'Hérault, Lodève).

L'élargissement des deux axes ne ferait donc que conforter la prédominance des axes languedocien et rhodanien par rapport à des territoires plus enclavés.

3. Moyenne vallée du Rhône

3.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015

3.1.1. Les infrastructures⁶

Les infrastructures de communication de la vallée du Rhône sont nombreuses avec la A7 et la RN7 au niveau routier et deux lignes ferroviaires à double voie réparties sur les deux rives du fleuve, complétées en 2001 par une ligne TGV. Celle-ci a fait l'objet de l'aménagement d'une gare TGV à Valence.

Les aménagements 2000-2015 portent sur :

- l'aménagement de la liaison Valence-Grenoble
- l'articulation des offres entre les gares de Valence-ville et Valence-TGV
- la recomposition de l'offre grande ligne et régionale sur les axes existants par la gestion de l'intermodalité notamment
- l'amélioration des rabattements de l'Ardèche sur les gares TGV et grandes lignes Rive Gauche.

3.1.2. Les enjeux

Le territoire comprend deux entités distinctes de par l'organisation territoriale et les enjeux.

L'Ardèche souffre d'un certain enclavement et ne peut compter que sur un réseau de routes nationales et de départementales pour assurer les liaisons internes au département. Ce département est en fait tributaire de l'A7 pour une grande partie des déplacements interurbains. Il souffre du manque de transversalité entre la rive droite et la rive gauche du Rhône qui la coupe en partie du développement économique des villes de la vallée fluviale.

La vallée du Rhône, qui forme un réseau dense de villes de taille moyenne, accueille une activité économique importante. De nombreuses entreprises s'y sont implantées notamment du fait de la présence des axes de communication de rangs national et international. La meilleure gestion de l'intermodalité et la mise en cohérence des différents réseaux lui permettent de développer certains secteurs comme la logistique. Les autres secteurs économiques profitent également de l'amélioration des conditions d'utilisation des différents axes de transport.

⁶ Pour plus de détails, voir la section « infrastructures » de la fiche territoriale

Carte « Synthèse des enjeux à l'horizon 2010/2015 » (Source : séminaire des 17 et 18 septembre)

3.2. Les scénarios possibles à l'horizon 2030

3.2.1. le scénario 1 : le statu quo à l'horizon 2030

Ce scénario se fonde sur l'hypothèse d'un statu quo des infrastructures existantes en 2010/2015 et des aménagements. Toutefois la question de l'autoroute ferroviaire est posée.

Pour la plaine de Valence, le *statu quo* au niveau des infrastructures de communication entraîne une baisse d'attractivité certaine du territoire.

Les grosses entreprises présentes sur le territoire se sont installées du fait de la présence d'axes de communication structurants. Comme ceux-ci perdent en fluidité et donc en efficacité, comme cela peut être imaginé du fait de la perspective de croissance du transport routier, l'attractivité économique du territoire se dégrade.

Dans une telle configuration, le problème de la qualité et de la fiabilité du service rendu aux entreprises par le territoire (compétitivité du territoire) se pose. La conséquence d'un tel scénario est la perte d'autonomie économique du territoire du fait de la dégradation de ses avantages comparatifs.

Concernant **l'Ardèche**, le problème est sensiblement différent puisque le désenclavement n'est en aucun cas résolu. Le statu quo implique au mieux une stagnation de la croissance démographique sur une large partie du territoire, au pire une dévitalisation de plus en plus prononcée notamment au delà de Privas et Aubenas.

De plus, la croissance attendue des trafics routiers sur l'A7 et la RN7 risque de compenser les efforts fournis en matière de gestion des flux routiers, et ainsi d'entraîner une dégradation des relations interurbaines en Ardèche. La fluidité de ces axes est en effet un enjeu majeur pour ce territoire.

Le scénario 1 ne représente pas une avancée majeure pour l'Ardèche et pour la Drôme.

3.2.2. Le scénario 2 : itinéraire de piémont du massif central à l'horizon 2030

Ce scénario se construit autour de l'hypothèse de la construction d'un itinéraire de Piémont (A79) reliant la vallée du Rhône à hauteur de Valence au Languedoc à hauteur de Narbonne ou Béziers.

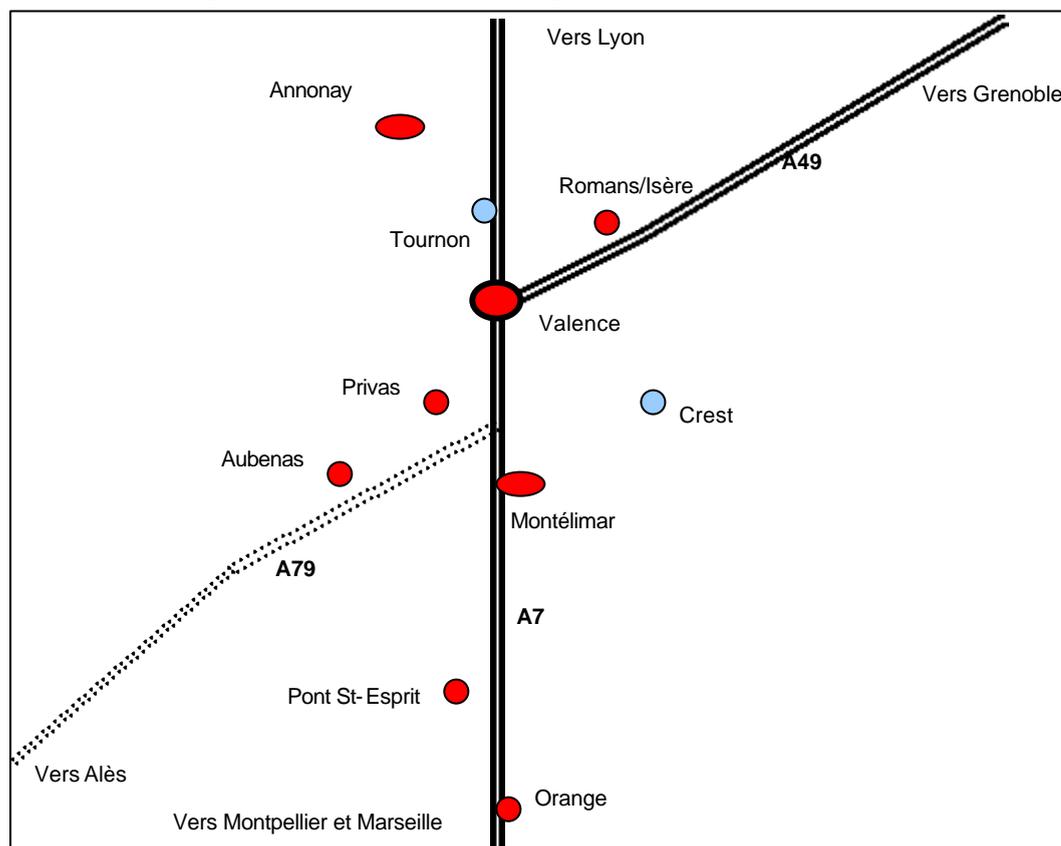
Concernant **la plaine de Valence**, la construction de l'A79 modifie le fonctionnement de l'A7. En effet, l'on peut imaginer que cette infrastructure entraîne un report de circulation important pour de nombreux utilisateurs de l'autoroute : le trafic vers l'Espagne et le couloir languedocien est reporté vers l'A79 et le trafic en provenance du Sud et à destination de Marseille, de l'Italie et de la basse vallée du Rhône est plus fluide.

Le territoire passe d'une situation de couloir de circulation à celle de carrefour. Le territoire retrouve une véritable spécificité par rapport aux grandes métropoles périphériques (Lyon, Avignon, Marseille...) et gagne ainsi en compétitivité économique.

En termes environnementaux, la construction de l'A79 diminue la concentration de véhicules dans la vallée du Rhône et ralentit la croissance de la surface urbanisée au profit, notamment, des champs d'expansion des crues et des espaces naturels et agricoles.

Concernant l'**Ardèche**, le territoire est moins enclavé. Les villes d'Aubenas et de Privas sont reliées à la vallée du Rhône de manière plus directe tout comme une large partie du territoire. Cette infrastructure répond en partie au besoin de transversalité d'un territoire qui souffrait de l'effet de coupure généré par le Rhône. Cette infrastructure n'a en revanche pas énormément d'impacts sur l'activité touristique du département fortement concentrée sur les gorges de l'Ardèche, reliées directement à la vallée du Rhône mais facilite cependant l'accès au tourisme diffus du Massif Central (Vivarais, Ardèche, Cévennes,...).

Scénario 2 : L'organisation du territoire et les grandes infrastructures routières



3.2.3. Le scénario 3 : aménagement sur place de l'autoroute actuelle A7 et A9 à l'horizon 2030

L'aménagement sur place de l'autoroute A7 (élargissement de l'A7) résout des problèmes liés à la congestion de cet axe pour la vallée du Rhône. Cependant, des problèmes persistent :

- l'Ardèche n'est pas désenclavée même si ses relations interurbaines sont améliorées ;
- sauf à moderniser ou créer des axes transversaux, l'effet frontière du couloir de circulation A7 qui pénalise le territoire est renforcé par une telle infrastructure ;
- la concentration plus importante de véhicules légers et de poids lourds sur l'axe de la vallée du Rhône renforce les enjeux environnementaux (pollution...) et de sécurité (présence de nombreux sites industriels à risque, sécurité routière...) et la nécessité de leur trouver des solutions satisfaisantes.

4. Grand Avignon

4.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015

4.1.1. Les infrastructures⁷

La mise en service de la Liaison Est-Ouest (LEO) entraîne :

- l'amélioration des conditions de circulation de l'agglomération pour une nouvelle hiérarchisation du réseau ;
- l'amélioration de la desserte de l'agglomération d'Avignon depuis les autoroutes A7 et A9.

En matière ferroviaire, outre la ligne TGV ouverte en 2001, qui a permis la redistribution des sillons sur la voie PLM, pas d'autres infrastructures ferroviaires majeures ne sont venues compléter le réseau.

En matière de logistique, le réseau ORIUS s'est affirmé comme un véritable pôle logistique avec le développement de l'intermodalité. Le chantier multitechnique de Champfleury ainsi que celui de Cavaillon confortent Avignon dans son rôle de pôle majeur de transport combiné.

Le transport fluvial, malgré une augmentation attendue du trafic, n'a qu'une influence marginale sur le transport de marchandises (citons à titre d'information que le tourisme fluvial de croisière se développe sur le Rhône entre Lyon et Arles).

4.1.2. Les enjeux

En matière de transport, la capacité de la ville à développer un grand centre logistique en profitant de la concentration des différents modes de déplacement (route, fer, fleuve) et de la concentration de population (il est probable que l'aire urbaine d'Avignon sera constituée à terme autour du triangle Avignon, Carpentras, Cavaillon) est un enjeu d'importance. La politique de développement de l'intermodalité doit conforter cet objectif.

La conduite d'une réflexion sur les modes de déplacement urbain pour faire face à l'évolution soutenue des volumes de trafic et à la saturation importante des infrastructures routières est également une priorité.

En matière d'aménagement, la question de la gestion de l'espace est cruciale. La formidable position géographique d'Avignon entraîne un accroissement démographique qu'il faut gérer. L'urbanisation et la construction d'infrastructures ne doivent pas remettre en cause les espaces agricoles et naturels qui assurent un certain équilibre et des ressources pour ce territoire.

⁷ Pour plus de détails, voir la section « infrastructures » de la fiche territoriale

Carte « Synthèse des enjeux à l'horizon 2010/2015 » (Source : séminaire du 18 septembre)

4.2. Les scénarios possibles à l'horizon 2030

4.2.1. le scénario 1 : le statu quo à l'horizon 2030

Plusieurs types d'enjeux et questionnement apparaissent en cas de statu quo.

En matière de logistique

Avignon, Châteaurenard, Carpentras et Cavaillon sont les pôles susceptibles de faire fonctionner la plate-forme ORIUS. Celle-ci a été conçue pour suivre le développement du trafic fret et pour répondre à la volonté de développer l'intermodalité. Cependant, le statu quo en matière d'infrastructure a des conséquences dommageables pour une telle organisation :

- le transport ferroviaire, malgré une hausse sensible du trafic fret, ne peut contenir à lui tout seul la croissance du trafic fret marchandise ;
- l'autoroute est saturée en raison de la croissance des trafics ;
- le transport fluvial a des capacités de développement limitées et le report de trafic y est marginal.

Ces éléments remettent en cause la fonction de « hub » international d'Avignon.

En matière d'infrastructure

Dans ce scénario (statu quo), la croissance des déplacements urbains et interurbains exigent une politiques de transports et déplacements volontaristes. A Orange, les déplacements urbains et interurbains conduisent à construire la déviation de la RN7. En Avignon, l'accroissement de tels déplacements doit être maîtrisé, notamment dans un contexte d'étalement urbain où les déplacements sont de plus en plus nombreux et plus longs.

4.2.2. Le scénario 2 : itinéraire de piémont du massif central à l'horizon 2030

La réalisation d'un tel itinéraire permet de délester le carrefour d'une partie du trafic Nord-Sud de l'A7 mais ne modifie pas les conditions de circulation sur l'A7 et l'A8 vers Marseille. La ville conserve sa place de pôle logistique.

4.2.3. Le scénario 3 : aménagement sur place de l'autoroute actuelle A7 et A9 à l'horizon 2030

En termes logistiques, l'élargissement de l'A7 et de l'A9 conforte l'activité dans le Grand Avignon. En effet, ceci permet au réseau ORIUS d'étendre son influence. La fonction d'un tel pôle pourrait être régionale.

Hormis les conséquences environnementales et celles liées aux expropriations dans les secteurs urbanisés, l'élargissement des infrastructures A7 et A9 n'a pas d'autres impacts sur l'aménagement du territoire du Grand Avignon.

5. Aire métropolitaine marseillaise et Toulon

5.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015

5.1.1. Les infrastructures⁸

Les projets réalisés vers 2010/2015 concernent principalement l'aménagement des réseaux existants comme l'amélioration des lignes ferroviaires dans la métropole marseillaise (ligne Aix-Marseille, la modernisation de la ligne Marseille-Aubagne, la réalisation d'un réseau métropolitain marseillais, l'augmentation de la capacité de la ligne Marseille-Miramas...).

Un projet routier d'importance est réalisé : la traversée souterraine de Toulon (1^{er} et 2^{ème} tubes).

Le contournement d'Arles et le pont sur le Rhône sont réalisés.

Enfin, en matière logistique, la plate-forme multimodale de Miramas se développe, ainsi que le port de Marseille-Fos (Fos 2XL...) et que le port fluvial d'Arles.

5.1.2. Les enjeux

Compte tenu du caractère métropolitain de cet espace (vastes ensembles urbains qui ont fini par s'agglomérer entre eux pour former une aire métropolitaine), les principaux enjeux concernent la résolution des problèmes de disponibilité de tous les modes, de discontinuité des réseaux, de non-fiabilité des transports, d'insuffisance de coordination.

Ces enjeux sont à relier avec le développement d'une armature urbaine peu lisible qui a pour conséquence un mitage de l'espace, une spécialisation des zones urbaines et l'augmentation des déplacements urbains et périurbains.

En matière économique, le port de Fos et le chantier multimodal de Miramas ont profité de la politique de développement du transport multimodal pour développer leur rôle de pôles d'échange.

⁸ Pour plus de détails, voir la section « infrastructures » de la fiche territoriale

Carte « Synthèse des enjeux à l'horizon 2010/2015 » (Source : séminaire du 18 septembre)

5.2. Les scénarios possibles à l'horizon 2030

5.2.1. le scénario 1 (à l'horizon 2030) : le statu quo

En matière de transport

Le statu quo est la situation la plus plausible et donc celle dont les enjeux sont les plus importants.

Le désengorgement des axes Aix-Marseille et Salon-Marseille favorisé par la réorganisation des réseaux de transport a un impact sur le trafic de l'A7 et de l'A51 : le report d'une partie du trafic vers le fer et éventuellement vers le réseau secondaire non encore saturé ont permis un certain désengorgement de l'A7 qui jouait ici un rôle d'artère urbaine en dehors de ces prérogatives plus classiques.

A l'inverse, le développement du port de Marseille-Fos dépend en partie de la qualité des accès terrestres.

5.2.2. Le scénario 2 : itinéraire de piémont du massif central à l'horizon 2030

Ce scénario, n'a pas d'incidences majeures sur le trafic dans l'aire métropolitaine marseillaise. Le trafic à destination de Marseille et l'Italie n'emprunte pas cet axe.

5.2.3. Le scénario 3 : aménagement sur place de l'autoroute actuelle A7 et A9 à l'horizon 2030

Ce scénario a des implications dans le fonctionnement du territoire de l'aire métropolitaine marseillaise, notamment au regard de l'augmentation du trafic de marchandises généré par le développement de la logistique entre Fos-Miramas et Avignon : l'élargissement et les améliorations sur l'A7 mais également sur l'A9 améliorent les conditions de passage des marchandises en direction de Fos (via l'A54).

Dans le même temps, le développement de l'urbanisation vers le nord des Bouches-du-Rhône, dont la maîtrise est pourtant un enjeu fort, s'accélère. Les temps de parcours entre Avignon et Aix-marseille se réduisent considérablement du fait des améliorations des conditions de circulation et favorisent ainsi l'implantation de nouvelles zones résidentielles en milieu périurbain.

6. Pré-Alpes du Sud

6.1. Enjeux à l'horizon 2010-2015

6.1.1. Les infrastructures⁹

A l'horizon 2010/2015, et dans le cadre de l'amélioration de la qualité des services des routes nationales en montagne, la RN85 a subi des aménagements pour améliorer les conditions d'accès aux stations de sport d'hiver ainsi que l'accessibilité des territoires enclavés. La RN 94 a fait également l'objet d'aménagements nombreux au titre du programme de sécurisation des itinéraires alpins et en vue de l'amélioration des voies de communication vers l'Italie.

En matière ferroviaire, seul le projet de réouverture au trafic de fret de la ligne Digne Saint-Auban qui relie Digne au Val de Durance est réalisé.

6.1.2. Les enjeux

Les enjeux sont de répondre à la dichotomie croissante entre les zones attractives (Gap, Manosque, Digne-les-Bains) qui s'organisent peu ou prou le long du Val de Durance et des zones enclavées qui subissent une dévitalisation certaine. L'aménagement du territoire est une question centrale pour les Pré-Alpes du Sud.

Pour répondre à cet enjeu, se pose la question de la réalisation ou non de la liaison Grenoble-Sisteron (LGS, prolongement de l'A51 pouvant constitué un axe Grenoble Marseille) et celle de sa fonction :

- une fonction d'aménagement du territoire : désenclavement du territoire, amélioration de l'accessibilité aux stations touristiques... ;
- une fonction nationale de transit :
 - o trafic Nord-Est de la France et de la Suisse vers la côte d'Azur et l'Italie ;
 - o échanges Nord-Est de la France/Alpes du Nord vers les Alpes du Sud ;
 - o échanges Grenoble vers PACA

⁹ Pour plus de détails, voir la section « infrastructures » de la fiche territoriale

Carte « Synthèse des enjeux à l'horizon 2010/2015 » (Source :
séminaire du 18 septembre)

6.2. Les scénarios possibles à l'horizon 2030

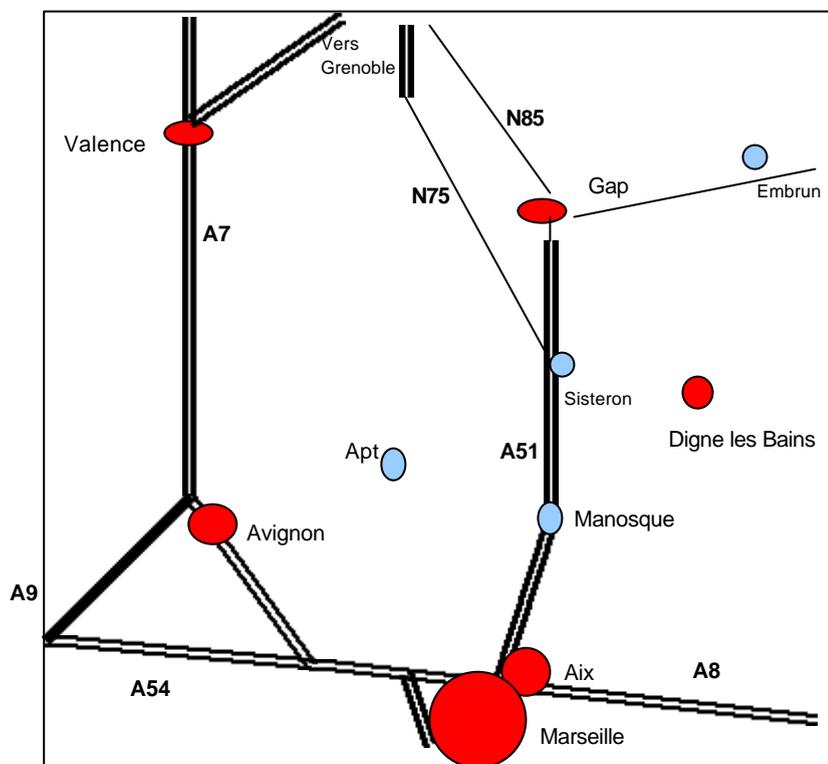
6.2.1. le scénario 1 : le statu quo à l'horizon 2030

Le statu quo en matière d'infrastructures favorise l'hypothèse d'un report de trafic de l'A7 vers le possible axe routier Grenoble-Sisteron-Marseille (A51 + LGS)..

La LGS a, dans cette hypothèse, un rôle de délestage de l'A7 même si celui-ci reste modeste.

Elle joue également un rôle d'amélioration des conditions d'accessibilité vers les stations touristiques et notamment à partir de Aix-Marseille.

Scénario 1 : L'organisation du territoire et les grandes infrastructures routières



6.2.2 Le scénario 2 : itinéraire de piémont du massif central à l'horizon 2030

La construction d'un itinéraire de piémont du massif central n'a pas de conséquences directes sur l'aménagement des infrastructures du territoire puisqu'elle ne concerne pas les mêmes flux.

Les enjeux concernent plus directement les flux provenant du Nord de l'Europe.

6.2.3. Le scénario 3 : aménagement sur place de l'autoroute actuelle A7 et A9 à l'horizon 2030

En cas d'aménagements de l'A7, la fonction de délestage de la LGS disparaît puisque le report de trafic sur cette dernière semble marginal.

Cet axe apparaît alors avec de nouvelles prérogatives, notamment avec une fonction importante pour le développement économique du territoire. Il s'agit essentiellement de développement touristique avec un meilleur accès aux stations de sports d'hiver.

L'aménagement de l'A7 n'aurait de répercussions sur la LGS que sur une partie de ses vocations.